194

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT EN MÉDECINE

FACULTÉ DE MÉDECINE DE PARIS

Année 1908 — N° —

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT EN MÉDECINE

Présentée et soutenue le jeudi 9 avril 1908, à 1 heure.

Par **François-Denis-Pierre BOURZAC**

Ancien interne des Hôpitaux d'Orléans, de l'hôpital Sadiki de Tunis
et des Hôpitaux du Hâvre

LE

TRANSPORT PAR MER
DES ÉMIGRANTS

Président : M. CHANTEMESSE, *professeur.*

Juges : MM. JOFFROY, *professeur.*
LANGLOIS et CLAUDE, *agrégés.*

PARIS
IMPRIMERIE DES FACULTÉS
A. MICHALON
26, Rue Monsieur-le-Prince, 26

1908

FACULTE DE MÉDECINE DE PARIS

Doyen	M. LANDOUZY
Professeurs	MM.
Anatomie	NICOLAS.
Physiologie	Ch. RICHET.
Physique médicale	GARIEL.
Chimie organique et chimie générale	GAUTIER.
Parasitologie et Histoire naturelle médicale	BLANCHARD.
Pathologie et thérapeutique générales	BOUCHARD.
Pathologie médicale	DEJERINE. BRISSAUD.
Pathologie chirurgicale	LANNELONGUE
Anatomie pathologique	Pierre MARIE.
Histologie	PRENANT.
Opérations et appareils	QUENU.
Pharmacologie et matière médicale	POUCHET.
Thérapeutique	GILBERT
Hygiène	CHANTEMESSE
Médecine légale	THOINOT.
Histoire de la médecine et de la chirurgie	G. BALLET
Pathologie expérimentale et comparée	ROGER.
Clinique médicale	HAYEM. DIEULAFOY DEBOVE. LANDOUZY.
Maladies des enfants	HUTINEL.
Clinique de pathologie mentale et des maladies de l'encéphale	JOFFROY.
Clinique des maladies cutanées et syphilitiques	GAUCHER.
Clinique des maladies du système nerveux	RAYMOND.
Clinique chirurgicale	LE DENTU. BERGER. REGLUS. SEGOND.
Clinique opthalmologique	De LAPERSONNE
Clinique des maladies des voies urinaires	ALBARRAN.
Clinique d'accouchements	PINARD. BAR. RIBEMONT-DESSAIGNES.
Clinique gynécologique	POZZI.
Clinique chirurgicale infantile	KIRMISSON.
Clinique thérapeutique	A. ROBIN.

Agrégés en exercice.

MM.			
AUVRAY	CUNEO	LAUNOIS	NOBÉCOURT
BALTHAZARD	DEMELIN	LECENE	OMBREDANNE
BRANCA	DESGREZ	LEGRY	POTOCKI
BEZANÇON (Fern.)	DUVAL (Pierre)	LENORMANT	PROUST
BRINDEAU	GOSSET	LŒPER	RENON
BROCA (André)	GOUGET	MACAIGNE	RICHAUD
BRUMPT	JEANNIN	MAILLARD	RIEFFEL (chef des trav. anat.)
CARNOT	JEANSELME	MARION	SICARD
CASTAIGNE	JOUSSET (André)	MORESTIN	ZIMMERN
CLAUDE	LABBE (Marcel)	MULON	
COUVELAIRE	LANGLOIS	NICLOUX	

Par délibération en date du 9 décembre 1798, l'École a arrêté que les opinions émises dans les dissertations qui lui seront présentées doivent être considérées comme propres à leurs auteurs, et qu'elle n'entend leur donner aucune approbation ni improbation.

A LA MEMOIRE DE MON PÈRE

A MA MERE

A MON PRÉSIDENT DE THÈSE

M. LE PROFESSEUR CHANTEMESSE

CONSEILLER TECHNIQUE SANITAIRE AU MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR
PROFESSEUR D'HYGIÈNE A LA FACULTÉ DE MÉDECINE
MEMBRE DE L'ACADÉMIE DE MÉDECINE
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

AVANT-PROPOS

Au début de ce travail, la reconnaissance plus encore que la tradition nous impose l'agréable devoir d'exprimer à tous les maîtres qui ont guidé notre instruction médicale notre profonde gratitude.

Dans les hôpitaux de Paris, nous avons débuté chez M. le professeur Reclus et nous garderons toujours un souvenir ému de ses leçons magistrales et de son accueil si bienveillant.

Nous avons ensuite suivi les services du regretté Dr Merklen, de MM. les Drs Barth, Danlos, Enriquez et de M. le professeur Pinard et nous tâcherons de mettre à profit les nombreuses et utiles notions que leur enseignement dévoué nous a permis d'acquérir.

A Orléans, MM. les Drs Dufour, chirurgien de l'Hôtel-Dieu, Geffrier, médecin de la Fondation Payen, Rayneau, médecin en chef du Quartier des Aliénés, nous ont donné de précieux conseils pratiques et traité en ami autant qu'en élève.

MM. les Drs Halma-Grand et Touche, chirurgiens de l'Hôtel-Dieu, se sont attiré notre reconnaissance par les marques de sympathie qu'ils ont bien voulu nous accorder.

Pendant un trop court séjour à Tunis, nous avons pu apprécier les nombreux services que rend à la population musulmane de la Régence l'hôpital Sadiki. Nous remercions sincèrement M. le Dr Brunswic-le-Bihan, chirurgien en chef, pour ses bonnes leçons et pour la grande initiative qu'il nous a laissée dans ce merveilleux hôpital, créé par lui de toutes pièces, avec l'aide du Dr Comte.

M. le Dr Nicolle, directeur de l'Institut Pasteur de Tunis, a bien voulu nous honorer de sa sympathie ; nous lui en sommes très reconnaissant.

Nous devons également remercier nos amis le Dr Comte, chef de laboratoire de l'Institut Pasteur, le Dr Conseil, médecin municipal, et le Dr Marquer.

Dans les hôpitaux du Havre, où M. le Président et MM. les Membres de la Commission administrative, ainsi que M. Gardye, directeur général, ont bien voulu, à plusieurs reprises, nous témoigner leur bienveillance, nous avons reçu de nombreux enseignements et marques de confiance de la part de nos chefs de service. Que MM. les Drs Lecène, Leroy, Deronde, Deville, Durand-Viel, Du Pasquier, Thorel, médecins ; Brunschwig, Lenormand, Walch, Termet, Guillot, Simon, Le Nouene, chirurgiens,

veuillent bien trouver ici l'expression de notre sincère gratitude, ainsi que MM. Le Marié, pharmacien en chef, et Dominique, pharmacien de l'hôpital Pasteur.

C'est à M. le Dr Borel, médecin sanitaire maritime, directeur de la deuxième circonscription, que nous devons le choix de ce sujet ; nous avons largement mis à contribution sa connaissance parfaite des choses de l'hygiène et des règlements sanitaires, et nous sommes heureux de lui offrir l'hommage de nos sentiments de reconnaissance dans cette thèse inaugurale qu'il a inspirée et dirigée avec tant de compétence et de sollicitude.

M. le Dr Ch. Vigné, médecin sanitaire maritime, médecin de la Santé, possédant d'une façon complète la réglementation américaine, a eu l'extrême obligeance de nous en traduire plusieurs articles; nous avons été très touché de l'amabilité avec laquelle il nous a prêté son concours.

M. Harry L. Churchill, consul général de Sa Majesté Britannique au Havre, nous a gracieusement procuré certains documents. Nous le prions d'agréer nos remerciements respectueux.

Nons devons également remercier M. Preston Beecher, vice-consul des États-Unis, qui a aimablement mis à notre disposition le règlement américain.

Notre bon camarade le Dr Aug. Sigwalt, de Versailles, nous a, depuis de longues années, témoigné

la plus franche amitié et rendu de très nombreux services. Nous tenons à l'assurer de notre plus sincère dévouement.

M. le professeur CHANTEMESSE nous fait le grand honneur de vouloir bien accepter la présidence de cette thèse.

Qu'il nous permette de lui adresser ici l'hommage de notre profond respect et de notre grande reconnaissance.

INTRODUCTION

L'extension de la navigation moderne, l'intensité de la circulation entre les divers continents ont créé en quelque sorte un nouveau monde que l'on peut appeler l'*Océan habité* et sur lequel vivent constamment des milliers d'hommes.

Chacun des navires emporte bien sous son pavillon la législation de son pays, les puissances ont pu créer un code de la circulation sur l'Océan, comme elles en avaient édicté pour réglementer la circulation sur les routes terrestres, tout l'arsenal légal se trouve ainsi transporté sur les mers.

Mais, par un oubli inconcevable, rien, jusque dans ces dernières années, n'a été fait en matière d'hygiène à bord des navires et on peut dire que pour ceux-ci — en France particulièrement — l'hygiène finit à l'extrémité des jetées du port qui les abrite.

Or, parmi les problèmes qui se posent à ce sujet, il en est un qui peut se rattacher à ce que l'on appelle l'*hygiène des collectivités*, c'est le transport des émigrants.

Notre but n'est pas ici de solutionner ce problème, puisque nous n'avons à cet égard aucune pratique ; nous avons simplement voulu exposer les données du problème, montrer ce qui a été fait à l'étranger, indiquer ce qui existe en France.

Si la conclusion n'est pas toujours à l'avantage de notre pays, nous serons heureux si notre documentation toute théorique peut amener, quelque jour, une amélioration pratique et si nous pouvons émouvoir quelque législateur désireux de protéger la vie humaine jusque sur les mers.

PREMIÈRE PARTIE

D'OU VIENNENT LES ÉMIGRANTS ? OU VONT-ILS ?

CHAPITRE PREMIER

L'ÉMIGRATION EN GÉNÉRAL (1)

L'accroissement de la population, la transformation de pays agricoles en pays industriels, le perfectionnement du machinisme, la cherté de la vie, les troubles politiques, les persécutions religieuses forcent de s'expatrier des millions d'Européens et d'Asiatiques.

Le point de départ des masses émigrantes qui vont coloniser les pays neufs, et principalement l'Amérique, semble être, de plus en plus, reporté vers l'Orient, et, de proche en proche, ce sont aujourd'hui les nations les plus reculées de l'Europe et même de

1. Pour la rédaction de ces chapitres, nous avons fait de larges emprunts à l'ouvrage si documenté de M. René Gonnard. *L'émigration européenne au XIX^e^ siècle.*

l'Asie qui viennent prendre leur part à l'œuvre commune.

Commencé par les Portugais et les Espagnols, continué par les Anglais, les Français et les Hollandais, poursuivi par les Allemands, puis par les Italiens et les Autrichiens, le peuplement du Nouveau Monde se réalise aujourd'hui également par le concours des races orientale, slave, scandinave, hongroise, juive, etc.

CHAPITRE II

PAYS D'ORIGINE DES ÉMIGRANTS

1. **Angleterre.** — Au cours du siècle dernier, la Grande-Bretagne fut seule à posséder en même temps des colonies et des colons.

Elle avait à peupler le Canada, l'Afrique du Nord, l'Australie, la Nouvelle-Zélande ; — les États-Unis, quoique séparés politiquement, restaient sous la domination de la race anglo-saxonne.

L'émigration de la Grande-Bretagne au XIX^e^ siècle a été abondante et constante à la fois. Mais il est à remarquer que dans les ports du Royaume Uni sont venus et viennent encore s'embarquer un grand nombre de sujets étrangers formant le quart et parfois le tiers de l'émigration totale.

D'autre part, parmi les originaires de Grande-Bretagne, il faut distinguer les différents éléments : Anglais, Écossais et Irlandais.

De 1815 à 1906, les émigrants partis des ports anglais ont atteint le total de 16.940.000 individus

(dont 11.182.000 se sont rendus aux Etats-Unis, 2.668.000 dans les colonies anglaises du Nord, 1.887.000 en Australie et en Nouvelle-Zélande, 1.196.000 dans les autres pays, y compris l'Afrique du Sud).

Ces 17 millions sont loin d'être pour la totalité anglais, comme le montre la statistique suivante portant sur les vingt-cinq dernières années :

ANNÉES	Anglais	Écossais	Irlandais	Sujets britanniques	Émigrants partis des ports anglais y compris les étrangers
			Moyenne annuelle.		
1880 à 1885	174.392	31.202	92.460	294.060	420.706
1886 à 1890	157.670	28.312	67.162	253.260	366.882
1891 à 1895	123.492	20.176	51.564	195.714	392.434
1896 à 1900	95.604	17.020	40.220	152.844	239.932
1901 à 1905	154.464	32.592	47.102	232.166	420.378

Ces chiffres montrent la grande importance de l'élément étranger.

Le point culminant semble avoir été atteint vers l'avant-dernière décade du XIX^e^ siècle (1883) ; il y a eu ensuite un recul marqué.

Ces dernières années, il y a tendance au stationnement, avec un ressaut pourtant en 1903-1905.

2. Allemagne. — C'est vers la fin de la première moitié du XIX^e^ siècle que commence l'ère de la grande

émigration allemande qui, par ses proportions, dépasse immensément tous les anciens mouvements des peuples germains et les invasions de l'Empire romain.

Pendant cinquante ans (1840-1890), l'Allemagne déverse sur le Nouveau Monde et certaines parties de l'Ancien des centaines de milliers d'hommes. Puis, dans la dernière décade du XIX^e^ siècle, le chiffre annuel des émigrants décroît sensiblement et le XX^e^ siècle s'ouvre pour l'Allemagne avec des réductions plus grandes encore de ce chiffre.

L'émigration annuelle n'a jamais dépassé une moyenne de 33.000 personnes jusqu'à 1844, mais à partir de cette année le mouvement s'amplifie.

1844.	43.000
1845.	67.000
1846.	94.000
1847.	109.000
1848.	81.000
1849.	89.000
1850.	82.000
1851.	112.000
1852.	162.000
1853.	156.000
1854.	250.000

La même proportion se maintient jusqu'en 1859 ; la guerre de Sécession ralentit l'exode qui reprend après le rétablissement de la paix.

La moyenne annuelle des sorties qui, pour les deux

seuls ports de Hambourg et Brême était tombée à 41.000 pour la période 1859-1864 se relève à 107.000 c'est-à-dire plus haut que jamais pour la période 1864-1869 et si le chiffre de l'année 1870 tombe à 79.000, ceux des trois années suivantes atteignent respectivement :

1871.	102.000
1872.	154.000
1873.	132.000

(Toujours par Brême et Hambourg seulement.)

Le flot de l'émigration faiblit après 1873, jusque vers 1880 :

1874.	74.000
1875.	56.000
1876.	50.000
1877.	41.000
1878.	46.000

Ces derniers chiffres comprennent des sujets venus de Russie, Pologne, Hongrie, etc., car l'émigration *allemande* totale baisse considérablement :

1877.	21.000
1878.	24.000
1879.	33.000

Puis il se produit une augmentation énorme :

1880.	106.000
1881.	220.000
1882.	203.000
1883.	173.000

Mais ces chiffres ne se maintiennent pas. Ils sont encore élevés pendant dix ans :

1884.	149.000
1885.	116.000
1886.	83.000
1887.	104.000
1888.	103.000
1889.	96.000
1890.	97.000
1891.	120.000
1892.	116.000
1893.	87.000

Mais en 1894 le nombre des émigrants retombe à 41.000, puis en 1895 à 37.000 et depuis il est resté constamment au-dessous de ce chiffre :

1896.	33.000
1897.	24.000
1898.	22.000
1899.	24.000
1900.	22.000
1901.	22.000
1902.	32.000
1903.	36.000
1904.	27.000

Depuis dix ans, par conséquent, l'Allemagne émigre peu.

Les Etats-Unis ont, depuis 1820, accueilli 6 à

7 millions d'Allemands, soit près du quart des émigrants de toute nationalité.

D'autre part, l'espoir d'arriver à faire du Brésil une de leurs colonies a poussé 350.000 Allemands à s'y installer. Mais les nouveaux arrivants sont rares maintenant.

L'Orient semble les attirer ; le gouvernement allemand, désireux d'imposer son influence à l'Empire ottoman, a décidé près de 5.000 Allemands à s'y fixer. Mais l'impulsion est à peine donnée, et ce chiffre n'est rien auprès du nombre de sujets allemands devenus citoyens d'autres pays d'Europe :

168.000 en Suisse, 151.000 en Russie, 106.000 en Belgique, 31.000 aux Pays Bas.

3. **Italie.** — Comme autrefois l'Allemagne, l'Italie, mère féconde, mais pauvre, est impuissante à nourrir un nombre considérable de ses nationaux et, de bonne heure, les Italiens ont eu des habitudes de facile expatriation.

Au XIX^e^ siècle, l'Italie s'inscrit au rang des nations qui fournissent aux pays neufs le plus grand nombre d'émigrants. Mais c'est surtout dans le dernier quart de ce siècle que son contingent devient imposant.

En 1876, elle envoie déjà hors de ses frontières plus de 108.000 de ses fils et ce chiffre s'élève, progressivement, jusqu'à près de 170.000 au cours de la décade qui commence alors.

1876.	108.000
1877.	99.000

1878.	96.000
1879.	109.000
1880.	119.000
1881.	135.000
1882.	161.000
1883.	169.000
1884.	147.000
1885.	157.000
1886.	167.000

En 1887 le chiffre de 200.000 est largement dépassé. On recense cette année 215.000 émigrants. L'Italie, dès lors, touche presque aux plus hauts totaux atteints en Allemagne dans le dernier quart du XIX^e^ siècle (220.000 en 1881). Et la progression ne s'arrête pas là :

1887.	215.000
1888.	290.000
1889.	218.000
1890.	217.000
1891.	293.000
1892.	223.000
1893.	246.000
1894.	225.000
1895.	293.000
1896.	306.000

Le chiffre de 300.000 est donc atteint, puis il est dépassé à son tour. L'émigration s'élève ensuite avec la même vitesse jusqu'à 350.000 au seuil du XX^e^ siècle :

1897.	299.000
1898.	282.000
1899.	308.000
1900.	352.000

En 1901, c'est encore un bond colossal en avant. Un demi-million d'Italiens, et plus, s'expatrient en une seule année. Et depuis, ce chiffre effrayant se maintient, à peine diminué.

1901.	533.000
1902.	531.000
1903.	507.000
1904.	506.000

Une grande partie de ces foules se dirige vers les pays transocéaniens, le Brésil, l'Argentine et surtout les États-Unis. Mais les Amériques ne sont pas seules à les attirer ; l'autre partie de l'émigration est absorbée par les pays d'Europe et les pays extra-européens riverains de la Méditerranée.

Au cours des plus récentes années, la répartition entre les deux groupes de régions se faisait ainsi :

Années	Pays transocéaniens	Pays d'Europe et méditerranéens
1900	166.000	186.000
1901	279.000	253.000
1902	284.000	246.000
1903	282.000	225.000
1904	252.000	254.000

Il y a donc, à peu près, division par moitié. Le grand courant migratoire s'épanche en deux lits de

largeur et de profondeur à peu près égales. Mais la seule émigration transocéanienne de l'Italie dépasse l'émigration totale, actuelle ou passée, de tous les pays d'Europe.

Le transport de ces milliers d'individus est d'autant plus important que plus de la moitié d'entre eux reviennent dans leur patrie, soit au bout de plusieurs années, soit après une saison de travail.

4. **Autriche-Hongrie.** — L'Autriche-Hongrie, le seul grand État européen qui n'ait pas de colonies, est devenu néanmoins un centre d'émigration ; et les multiples races entre lesquelles se partage sa population prennent part, dans des proportions diverses, à ce mouvement général d'expatriation.

Depuis 1890 et 1895 surtout, l'Empire austro-hongrois prend une part énorme, par ses émigrés, au peuplement des États-Unis. Le courant s'est dessiné à partir de 1870 :

1870-1880	73.000
1880-1890	354.000
1890-1900	597.000

C'est aux États-Unis surtout que se rendent la plupart de ces émigrants. Après les États-Unis, mais bien derrière eux, l'Amérique anglaise et l'Australie en attirent un certain nombre. Les autres, part infime, vont en Allemagne, en Roumanie.

5. **Russie.** — L'émigration russe, pour être toute récente, n'en a pas moins acquis un très grand déve-

loppement et tend à devenir bientôt la plus importante de toutes en Amérique.

Près de 300.000 Russes, en moyenne, ont quitté ces dernières années leur pays pour former deux courants dirigés, l'un sur la Russie d'Asie qui reçoit un contingent annuel de 200.000 Russes, l'autre sur les États-Unis où le nombre des arrivants a été :

1901.	85.000
1902.	107.000
1903.	136.000
1904.	?
1905.	184.000

Tous ces émigrants sont loin d'être Russes par la race comme ils le sont par la nationalité politique d'origine. Beaucoup appartiennent à des races slaves enclavées dans l'Empire moscovite : Polonais, Allemands, Slovaques, Ruthènes, Croates et Juifs.

6. **Pays scandinaves.** — Les Scandinaves, eux aussi, sont attirés par l'Amérique où ils se fixent dans les régions qui présentent avec leur ancien pays le plus de caractères communs : le Canada et le Nord des États-Unis ; 50.000 à 70.000 Scandinaves traversent l'Atlantique chaque année.

7. **Espagne.** — Les Espagnols furent des premiers à s'emparer au loin de vastes territoires et à les peupler de colons. Au XVI^e^ siècle, 3 millions des leurs allèrent tenter fortune en Amérique.

Actuellement l'Espagne qui ne compte guère pour

le peuplement des États-Unis (quelques centaines d'émigrants par an au début du xx[e] siècle, 2.000 en 1903) continue de renforcer la population d'origine ibérique dans ses anciennes colonies. L'Argentine, à elle seule, reçoit chaque année de 15.000 à 20.000 Espagnols, et l'émigration totale de l'Espagne atteint en moyenne plus de 50.000 âmes. Elle est donc la première des puissances de second ordre à cet égard.

8. **Portugal.** — Le Portugal a, par rapport à sa population, une émigration extraordinaire (21.000 émigrants pour 5.400.000 habitants). Outre les nombreux émigrants qu'il envoie, lui aussi, aux États-Unis (9.370 en 1903), il continue de diriger un flot régulier de ceux-ci vers son ancienne colonie, le Brésil, où, à côté de la population indigène d'origine lusitanienne, vivent de nos jours 1 million de Portugais.

9. **États divers.** — Les plus petits États d'Europe doivent, eux aussi, figurer dans cette liste.

Sept mille à 8.000 *Roumains* s'en vont aux États-Unis où les retrouvent près de 6.000 *Grecs* que n'ont pas tentés, comme d'autres de leurs compatriotes, les rives de la Méditerranée et la Côte orientale d'Afrique.

Le Canada et le Brésil accueillent une faible partie des 5.000 émigrants *Suisses*; c'est aux États-Unis que vont les autres, de même que les *Belges* (2.500) et les *Hollandais* (3.000).

CHAPITRE III

PAYS DE DESTINATION DES ÉMIGRANTS

1. **États-Unis.** — Depuis de longues années, les États-Unis ont attiré à eux une quantité considérable d'émigrants. Cet exode ininterrompu a contribué en grande partie à l'accroissement prodigieux de la population des États de l'Union, passée de 4 millions en 1770 à 76 millions en 1900.

En soixante-dix ans (1821-1890), l'Irlande seule a envoyé aux États-Unis plus de 3.500.000 de ses enfants, l'Angleterre et l'Écosse presque autant, l'Allemagne 5 millions sans parler de 1 million de Scandinaves, de 500.000 Autrichiens, etc., et du contingent jusqu'alors moins considérable des nations latines, en tout 15 à 16 millions d'hommes pour l'Europe seule.

Bien que les États-Unis aient rendu plus sévères les conditions d'admission des émigrants sur leur territoire et porté de 10 à 20 dollars la somme exigible de chacun d'eux, la moyenne annuelle de l'immigration est actuellement d'environ 800.000 indi-

vidus (1), parmi lesquels près de 200.000 Italiens, 120.000 Russes, 60.000 Hongrois, 50.000 Scandinaves, 9.000 Portugais, 8.000 Roumains, 6.000 Grecs, 4.000 Suisses, 3.000 Hollandais, 2.500 Belges.

Suivant l'exemple des Anglais, puis des Allemands, les Italiens fournissent donc actuellement la plus forte proportion d'arrivants ; mais les difficultés croissantes avec lesquelles les accueille la population américaine causeront un reflux de l'élément italien qui se portera probablement vers la République Argentine.

2. **Brésil.** — Après avoir été une colonie officielle du Portugal, le Brésil est devenu pour ce pays une colonie « sans drapeau ». Les Portugais sont au Brésil au nombre de plus de 1 million et chaque année leur effectif s'accroît de près de 10.000 unités.

En face d'eux, l'élément italien se fait une place exceptionnelle ; le nombre des Italiens vivant actuellement au Brésil est évalué à 1.500.000 auxquels viennent se joindre par an 30.000 à 50.000 arrivants.

Portugais et Italiens, réunis à la race autochtone, sont un obstacle à la germanisation du Brésil entreprise depuis soixante-dix ans. Actuellement 350.000 Allemands forment, surtout dans les États du Sud, une communauté vivace, mais qui ne s'accroît plus guère.

1. Dans la seule année 1904, 812.870 de ces immigrants se sont présentés dans les ports des États-Unis.
Dr Charles Vigné. *Le Caducée*, 20 mai 1905.

Les nouveaux arrivants sont rares (1.000 par an il y a quinze ans, 477 en 1898).

Enfin le Brésil fait un appel, peut-être imprudent, à la main-d'œuvre chinoise et japonaise.

3. **République Argentine.** — L'Argentine est, peut-on dire, la plus belle colonie de l'Italie, colonie sans drapeau mais prospère et dont le développement intéresse au plus haut point l'opinion publique italienne.

Un million d'Italiens, en effet, vivent en Argentine dans des conditions bien meilleures qu'aux États-Unis, et sur 100.000 émigrants européens arrivant annuellement, on compte 50.000 Italiens contre 15.000 à 20.000 Espagnols, 2.000 à 3.000 Français et 500 à 600 Allemands seulement.

4. **Sibérie.** — Pendant longtemps, la colonisation sibérienne n'a été qu'une colonisation de condamnés ou de forçats. L'émigration libre ne comprenait jusqu'en 1889 que quelques milliers d'âmes par an. Elle atteignit alors le chiffre de 50.000 pour s'élever à plus de 100.000 en 1895, à 200.000 en 1896, tous d'origine russe. Dans les provinces de l'extrême-est seulement, les immigrés asiatiques peuvent faire concurrence au colon slave.

5. **Canada.** — Les Canadiens français ne reçoivent de France presque aucune recrue, à part quelques centaines de Bretons qui sont allés s'y fixer ces dernières années.

Les Canadiens de langue anglaise s'adjoignent au

contraire tous les ans un important contingent d'Européens : Anglais, Écossais et Irlandais.

6. **Afrique du Nord.** — Les Espagnols à l'Ouest, les Italiens à l'Est encadrent les 400.000 colons français d'Algérie. La proportion des étrangers est surtout redoutable en Tunisie où 26.000 Français se trouvent en face de 80.000 Italiens, dont le nombre risque d'être accru considérablement par une partie des 250.000 émigrants qui, annuellement, quittent l'Italie pour les pays riverains de la Méditerranée.

7. **Angleterre.** — L'immigration dans le Royaume Uni, extrêmement forte et continuellement accrue depuis 1870, tend de nos jours à égaler l'émigration et même à l'emporter sur elle.

Le nombre moyen des immigrants a été en effet.

en	1870-1880	de	84.443
—	1880-1890	—	115.708
—	1890-1900	—	158.945

Et depuis 1900 :

1901.	165.018
1902.	170.874
1903.	199.685
1904.	241.896
1905.	205.193

Or la moyenne des émigrants est, par an, de 1885 à 1905 de 254.285 sujets britanniques qui se partagent en 144.149 Anglais, 25.294 Écossais, 54.242 Irlandais.

CHAPITRE IV

TRANSIT DES ÉMIGRANTS A TRAVERS L'EUROPE

Ainsi que nous venons de le voir, les émigrants autrefois originaires de l'Europe occidentale (Angleterre, Allemagne) partent aujourd'hui de l'Europe centrale (Italie, Autriche-Hongrie) et orientale (Roumanie, Grèce, Turquie) et des rives asiatiques de la Méditerranée (Turquie d'Asie, Syrie).

Bien peu de ces voyageurs trouvent dans les ports de leur pays des navires capables de les conduire directement vers leur nouvelle patrie et ils sont obligés de passer par l'intermédiaire de navires étrangers.

C'est des ports de Hambourg, Brême, Rotterdam, Anvers, Le Havre, Cherbourg, Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille, Gênes, Naples, Trieste, que, leurs entreponts bondés d'émigrants, partent les rapides courriers transatlantiques ou les lourds et lents cargo-boats.

Vers Hambourg, Brême, Rotterdam, convergent

des milliers de Russes, de Polonais, de Galiciens, de Roumains, de Hongrois, d'Israélites à destination des États-Unis.

En France transitent quatre catégories d'émigrants :

I. — Les Syriens, Turcs, Grecs arrivant par Marseille.

II. — Les Suisses, Allemands, Austro-Hongrois arrivant *via* Bâle.

III. — Les Italiens arrivant par Modane.

IV. — Les Espagnols arrivant par Hendaye en petit nombre.

Le Havre les réexpédie sur l'Amérique du Nord, Saint-Nazaire sur l'Amérique centrale, Bordeaux et Marseille sur l'Amérique du Sud.

Enfin un certain nombre d'Italiens s'embarquent à Gênes et Naples sur des navires le plus souvent étrangers.

De Trieste, du Pirée partent de très rares bateaux d'émigrants.

Ainsi, avant de s'embarquer sur le navire qui les déposera sur les côtes d'Amérique, les émigrants sont obligés d'entreprendre de pénibles et longs voyages pour atteindre le port de départ où ils seront quelquefois obligés de séjourner.

De là, au point de vue sanitaire, un grand danger pour les pays ainsi traversés.

Ces caravanes d'émigrants sont, en effet, « formées « d'individus pauvres venant de régions peu civili- « sées et peuvent entraîner avec elles les maladies « pestilentielles exotiques et surtout le choléra, des

« affections contagieuses de natures diverses, moins « extensives que les précédentes, mais capables ce- « pendant d'un retentissement proche ou lointain sur « des races déjà plus cultivées et qui avaient su s'en « délivrer.(1) »

Il importe donc de prendre des mesures sévères pour préserver de toute contamination les pays traversés. C'est ce qu'a bien compris l'Allemagne où la masse des émigrants transite, pour ainsi dire, *en vase clos* (Chantemesse et Borel) en réduisant au strict minimum son contact avec le pays.

En France on s'est borné jusqu'ici à n'exercer contre les émigrants qu'une surveillance de police. Il serait à souhaiter que des mesures spéciales fussent prises au point de vue sanitaire.

Nous laisserons de côté cette question de transit par terre, étudiée d'une façon si complète par MM. Chantemesse et Borel dans leur récent ouvrage *Frontières et prophylaxie* et nous ne nous occuperons que du transport par mer.

A ce point de vue nous aurons à distinguer plusieurs sortes de pays, pays d'origine, pays de destination, pays transitaires et nous examinerons ce qu'ils ont fait pour les émigrants qu'ils expédient, qu'ils transportent ou qu'ils accueillent.

1. Chantemesse et Borel. *Frontières et prophylaxie.*

Nous obtiendrons ainsi le classement suivant :

I. *Pays qui ont des émigrants et qui ne les transportent pas.*	Italie. Espagne. Grèce. Hongrie. Russie. Roumanie. Turquie.
II. *Pays qui n'ont pas d'émigrants et qui en transportent.*	Allemagne. Angleterre. France.
III. *Pays qui ne transportent pas et qui reçoivent des émigrants.*	États-Unis. Canada. Brésil. République Argentine. Mexique.

DEUXIÈME PARTIE

TRANSPORT DES ÉMIGRANTS

CHAPITRE PREMIER

RÈGLEMENTS DES PAYS QUI ONT DES ÉMIGRANTS MAIS QUI NE LES TRANSPORTENT PAS

Parmi les pays qui rentrent dans cette catégorie (Italie, Autriche-Hongrie, Espagne, Grèce, Russie, Roumanie, Empire ottoman), l'Italie seule s'est inquiétée d'assurer à ses nationaux des conditions convenables de sécurité, de confort et d'hygiène. Elle a édicté le 10 juillet 1901 un règlement applicable à tous les navires, aussi bien étrangers qu'italiens, qui transportent au moins 40 émigrants.

Nous allons en analyser les principales dispositions.

Règlement italien.

A. — Sécurité. — Ne seront admis au transport des émigrants que les vapeurs qui satisferont aux conditions suivantes :

1° Avoir subi les visites réglementaires de la coque et de la machine (1-95).

2° Pouvoir maintenir une vitesse minima de 10 nœuds (1-96). Quand la traversée durera un nombre de jours supérieur à celui indiqué sur les billets des émigrants, le transporteur sera frappé d'une amende de 1.000 lires. — Une concession d'un jour sera accordée aux navires qui auront soutenu une vitesse moyenne de 14 nœuds (8-169).

3° Être munis de ceintures, embarcations, radeaux ou autres moyens de sauvetage en nombre suffisant (1-97).

4° Être pourvus de grenades extinctrices (1-97).

B. — Aménagement des locaux habités. — 1° On ne logera d'émigrants que dans les roofs et le premier et le deuxième entrepont supérieurs, et à condition que ceux-ci aient une hauteur minima de 2 mètres (2-98).

2° Dans les roofs et dans le premier entrepont, chaque émigrant devra disposer d'au moins 2 m³ 75 et dans le deuxième entrepont d'au moins 3 m³ 300. Sur le pont, chacun doit disposer de 0 m³ 45 (1-99).

3° Les orifices d'aération doivent égaler le vingtième de la superficie des locaux (2-100).

4° Par 50 émigrants, chaque local sera muni d'une échelle de 0 m. 80 de large, avec une rambarde et entourée d'un filet ou d'une toile. Les moyens d'accès au pont seront permanents (2-101).

5° Les locaux seront munis de manches à vent en

tôle, d'une section au moins égale à 0 m² 07 et ainsi réparties :

Locaux contenant de 25 à 100 émigrants. . . 2
— 101 à 200 — . . . 3
— plus de 200 — . . . 4

6° Les couchettes auront 1 m. 80 de long, 0 m. 56 de large, seront élevées de 0 m. 40 au-dessus du plancher, construites en fer et numérotées. Chacune sera garnie d'un matelas, d'un oreiller et d'une couverture de laine (2-103).

7° Il ne pourra y avoir plus de deux étages de couchettes ; dans ce cas, la couchette supérieure sera à 0 m. 70 au moins de la couchette inférieure et du plafond (2-104).

8° Chaque couchette ne servira que pour une personne de plus de 6 ans ou deux enfants de moins de 6 ans (2-105). Le dixième au moins des couchettes destinées aux femmes devront avoir 0 m. 80 de large et seront attribuées aux femmes dans un état de grossesse avancée ou ayant des enfants de moins de 1 an (2-105).

9° Les couloirs entre les couchettes auront 0 m. 80 de large ; jamais moins de 0 m. 60 (2-106).

10° Les femmes et les filles de plus de 7 ans seront logées dans des locaux séparés (2-107).

11° A chaque local sera attaché un faux-ponnier habitué à la vie de la mer et parlant couramment italien (2-109).

12° Une buanderie à vapeur, ou à défaut une vasque à quatre compartiments indépendants sera toute

la journée à la disposition des émigrants (2-111).

13° Des bains et douches d'eau tiède seront installés pour les hommes et pour les femmes (2-111).

14° Des latrines séparées seront réservées aux hommes et aux femmes, à raison de deux par 100 émigrants (2-112).

15° Les locaux, latrines et passages seront la nuit éclairés à la lumière électrique (2-113).

16° La loi et les règlements sur l'émigration seront affichés et un registre de réclamations sera à la disposition des émigrants (2-114).

C. — Alimentation. — 1° Les vivres devront être de bonne qualité, parfaitement conservables et en quantité correspondante à la durée moyenne du voyage augmentée d'un tiers (4-130).

2° De 1 à 5 ans, les enfants, sauf les nourrissons, ont droit à 1/4 de ration ; de 5 à 10 ans, à la 1/2 ration ; au-dessus de 10 ans, à la ration entière. Les malades et les convalescents recevront les vivres et médicaments prescrits par le médecin (4-132).

3° La cuisine des émigrants doit être séparée de celle des autres passagers. Le chef devra être de nationalité italienne (4-134).

4° La quantité d'eau potable sera telle qu'on puisse disposer de 5 litres par personne et par jour ; elle devra pouvoir suffire à la consommation de trois jours et être conservée dans des récipients qui seront nettoyés à chaque voyage (4-135).

5° Les vapeurs seront munis d'une glacière contenant au moins 10 tonnes de glace (4-137).

D. — Service médical et sanitaire. — 1° Un médecin de la marine royale embarque sur les vapeurs, tant nationaux qu'étrangers, deux jours avant le départ et prend la direction du service sanitaire (3-115, 116).

2° Un deuxième médecin, placé sous sa direction, lui sera adjoint si le nombre des émigrants dépasse, ou doit dépasser en cours de route, le chiffre de 700. Si ce nombre atteint 1.500, un troisième médecin lui sera adjoint (3-125, 126).

3° Chaque médecin aura à sa disposition un infirmier et une infirmière, habitués à la vie de la mer et parlant couramment italien (3-128).

4° Avant l'embarquement, les médecins pourront ordonner la désinfection des vêtements des émigrants et faire prendre à ceux-ci des bains de propreté (6-149).

5° Ils empêcheront d'embarquer les malades graves ou contagieux et vérifieront que tous les enfants de 1 à 16 ans sont vaccinés (6-151).

6° Le médecin de la marine royale veille à bord à l'exécution des prescriptions hygiéniques, notamment en ce qui concerne les vivres, l'eau potable, la propreté des locaux et l'isolement des malades contagieux (3-118).

7° Il examine chaque jour un groupe d'émigrants et leurs effets et passe l'inspection des entreponts, des infirmeries, des cuisines (7-161).

8° Il s'informe, aux escales, de l'état sanitaire du pays et prend les mesures nécessaires (3-119).

9° Il relate sur le *Journal sanitaire* tous les faits qui ont trait à l'hygiène et à la santé du bord (3-121).

10° Il devra exister deux hôpitaux, l'un pour les hommes, l'autre pour les femmes ; ils seront situés sur le pont ou dans le premier entrepont, éloignés des extrémités, convenablement adaptés et ventilés, isolés des locaux d'habitation et pourront recevoir au moins 4 0/0 des émigrants et de l'équipage. — Un petit local y sera adjoint pour servir de salle de consultation et au besoin de salle d'opération. A côté se trouveront une salle de bains et des latrines (2-110).

11° Les couchettes longues de 1 m. 80, larges de 0 m. 56, seront parallèles aux couloirs qui auront 1 m. de large. — Le dixième des couchettes, destinées aux femmes enceintes, auront 0 m. 80 de large ; elles seront toutes munies d'un matelas, d'un oreiller, et auront une provision de quatre draps et deux taies d'oreiller chacune.

Le cube d'air sera d'au moins 3 m³ 5 par personne (2-110).

12° Une partie de l'hôpital ou un local spécial devront pouvoir servir à l'isolement des contagieux (2-110).

13° Le navire devra être pourvu des médicaments, objets de pharmacie, appareils et instruments de chirurgie prévus par le règlement spécial (3-129).

14° Il sera muni d'un appareil à désinfection par

la vapeur, approuvé par la Commission de visite et éprouvé périodiquement (1-97).

Le règlement italien est le plus complet des règlements d'émigration ; il n'a rien négligé pour assurer aux passagers d'entrepont les meilleures conditions d'hygiène et de confort compatibles avec un prix de passage peu élevé ; il va jusqu'à exiger la présence, à bord des navires étrangers, d'un médecin de la marine royale chargé de la haute surveillance et des intérêts de ses nationaux, et qui prend la *direction du service sanitaire à bord* (1), même sur les navires français qui possèdent un médecin sanitaire maritime.

1. Circulaire du 20 mai 1903.

CHAPITRE II

RÈGLEMENTS DES PAYS QUI N'ONT PAS D'ÉMIGRANTS ET QUI EN TRANSPORTENT

I

Analyse du règlement allemand du 14 mars 1898 modifié le 20 décembre 1905.

A. — Sécurité. — 1° Aucun navire ne peut être utilisé pour le transport des émigrants avant que les inspecteurs aient mesuré l'espace nécessaire à ceux-ci et fixé leur nombre, qui doit être indiqué dans chaque compartiment (6).

B. — Aménagement des locaux habités. — 1° Chaque émigrant doit disposer dans l'entrepont d'un espace d'au moins 2 m³ 85 et, sur le pont, d'une surface de 0 m² 25 (7).

2° L'entrepont doit être situé assez haut pour que les hublots soient constamment au-dessus de l'eau. Il doit avoir une hauteur d'au moins 1 m. 83 (8).

3° Les accès au pont doivent être munis de capots.

4° Chaque compartiment doit avoir, par 100 personnes, une échelle munie de rambardes (9).

5° L'entrepont doit être éclairé la nuit; il est interdit d'employer dans ce but des matières dangereuses (pétrole, alcool, acétylène) (10).

6° Chaque compartiment doit être pourvu de deux manches à air d'au moins 0 m. 30 de diamètre (11).

7° En cas de froid, l'entrepont sera chauffé (12).

8° Les couchettes doivent mesurer 1 m. 83 de long, 0 m. 60 de large, et être garnies de matelas, traversin et couvertures, qui seront nettoyés et désinfectés à chaque voyage (13).

9° On ne pourra superposer plus de deux couchettes. L'inférieure sera à au moins 0 m. 15 du plancher, la supérieure à au moins 0 m. 75 du plafond (13).

10° Une couchette ne peut être occupée que par une personne de plus de 10 ans, ou par deux enfants de moins de 10 ans (13).

11° Les passages entre les couchettes auront au moins 0 m. 60 de large (13).

12° L'entrepont doit être muni d'un nombre de tables et de bancs suffisant pour les repas (14).

13° Les femmes seules seront, avec les enfants de moins de 10 ans, placées dans un compartiment séparé, fermant à clef et éloigné de celui des hommes (16).

14° Les hommes à partir de 14 ans seront, eux aussi, placés dans un compartiment spécial fermant à clef (17).

15° Deux buanderies, l'une pour les hommes, l'autre pour les femmes, garnies des objets nécessaires pour le lavage, seront réservées aux émigrants, à moins qu'il n'existe déjà dans l'entrepont un lavabo par six personnes. L'eau douce nécessaire aux lavages doit leur être délivrée en quantité suffisante (19).

16° Tout bateau qui, faisant route vers le sud, doit franchir le 30° lat. N. doit être muni d'une installation de bains ou douches (19).

17° Des latrines séparées pour hommes et femmes existeront à raison d'une par 50 émigrants. Le plancher et les murs en seront rendus imperméables à l'air et à l'eau (20).

18° Les accès au pont, compartiments séparés, dortoirs, buanderies, infirmeries et latrines doivent porter d'une façon apparente l'avis indiquant qu'ils sont réservés aux hommes ou aux femmes (23).

C. — Alimentation. — 1° Le soin des aliments ne sera pas laissé aux émigrants (24).

2° Un cuisinier expérimenté et parlant couramment allemand sera affecté au service des émigrants (25).

3° Il y aura par jour au moins trois repas réguliers, convenablement préparés et variés (24).

4° La vaisselle nécessaire sera fournie aux émigrants (21).

5° Les vapeurs doivent être munis d'un bon appareil à distiller, capable de fournir en vingt-quatre heures 5 litres d'eau potable par passager (28).

6° Par 100 émigrants ou émigrantes doit se trouver un garçon ou une fille de service chargé de veil-

ler à l'ordre et à la propreté des locaux. La fille de service sera exigible si le nombre des femmes atteint 25 (29).

D. — Service médical et sanitaire. — 1° Chaque navire doit avoir à son bord un médecin diplômé qui s'engage par contrat à donner ses soins gratuits aux émigrants (30).

2° Le médecin doit tenir une *Liste des malades* et un *Journal* où il relate tous les faits qui ont trait à l'hygiène et à la santé du bord (30).

3° Deux hôpitaux seront réservés, l'un aux hommes, l'autre aux femmes; leur cube d'air sera calculé à raison de 10 mètres cubes par 100 émigrants. Chaque personne y résidant doit avoir un cube d'air d'au moins 5 mètres (21).

Dans le cas où les hôpitaux deviendraient insuffisants, le commandant fera préparer des locaux plus vastes (71,8°).

4° Les hôpitaux doivent être bien éclairés, aérés et chauffés ; la porte en sera assez large pour qu'on puisse y faire entrer un malade en le portant. Les murs doivent être peints à l'huile et le plancher rendu imperméable (22).

5° Une salle de bains et des latrines doivent être voisines de l'hôpital ; sinon, une baignoire avec réservoir d'eau y sera installée (22).

6° L'hôpital renfermera : par 100 émigrants, au moins deux couchettes munies de matelas, traversin, couvertures et draps en double, des vêtements pour les

malades, une table à opérations et un lavabo pour le médecin (22).

7° Les couchettes doivent présenter sur toute leur longueur un espace libre d'au moins 1 mètre ; à chaque couchette sera adjoint un support destiné à recevoir les boissons et les médicaments, un crachoir et un urinal (22).

8° Chaque navire doit avoir un infirmier exercé et habitué à la vie de la mer. En cas de besoin, la Direction de l'émigration peut exiger la présence de plusieurs infirmiers et d'une ou plusieurs infirmières (31).

9° Les médicaments, qui doivent être conformes aux prescriptions du Codex allemand, seront conservés dans la pharmacie du bord ou dans une armoire fermant à clef (32,33).

10° Les personnes atteintes de maladies graves ou contagieuses, ou qui auront été en rapport avec des contagieux, ne seront pas admises à embarquer (55).

II

Règlement anglais

Les conditions du transport des passagers par les navires anglais sont réglées par différents articles de la loi connue sous le nom de Merchant Shipping Act de 1894 (Titre III).

Il est d'abord fait une distinction entre l'émigrant et le passager de cabine ; n'est considéré comme tel

que le passager qui dispose de 36 pieds de superficie (3 m² 33), qui mange à la table du capitaine ou du premier officier et qui paye un prix de passage déterminé par la loi.

La loi distingue en outre les navires à émigrants et les navires n'entrant pas sous cette définition. Les principales dispositions concernant les premiers sont les suivantes :

A. — Sécurité. — 1° Tout navire à émigrants devra être visité par deux ou plusieurs inspecteurs nommés par le Board of Trade ou par des commissaires des douanes (art. 289).

2° Tout navire devant quitter le port doit obtenir de l'officier d'émigration un certificat constatant qu'il remplit toutes les conditions exigées par la loi.

3° Chaque navire devra être muni d'embarcations de sauvetage, dont le nombre sera proportionné à son tonnage (art. 290).

4° Le transport de poudre, vitriol, allumettes, guano ou de toute autre marchandise dangereuse pour la sécurité du navire ou la santé des passagers, est interdit (art. 294 à 300).

B. — Aménagement des locaux habités. — 1° Le navire à émigrants ne devra transporter de passagers que sur deux ponts. Sur le premier, chaque passager aura droit à 15 pieds superficiels (1 m² 35) ; pour le deuxième à 18 pieds (1 m² 62).

Toutefois si la hauteur entre les deux ponts est moindre que 7 pieds (2 m. 13), ou si les ouvertures donnant accès à la lumière et à l'air sont dans une

proportion moindre que 3 pieds pour 100, chaque adulte aura droit à 25 pieds de superficie (2 m² 25) (1) (art. 291 et 292).

2° Les ponts ne devront pas avoir moins de 1 pouce 1/2 (0 m. 37) d'épaisseur.

La hauteur entre les ponts sera au moins égale à 6 pieds (1 m. 82).

3° Les couchettes devront être convenablement construites, et mesurer 6 pieds de long sur 18 pouces de large (1 m. 82 × 0 m. 45).

4° Il ne devra pas y avoir plus de deux couchettes superposées.

5° L'espace compris entre la couchette inférieure et le plancher sera au moins de 6 pouces (0 m. 15), entre deux couchettes, et entre la couchette supérieure et le plafond de 2 pieds 6 pouces (0 m. 75),

6° Les célibataires âgés de plus de 14 ans seront logés dans un compartiment séparé à l'avant.

7° Les couchettes ne devront pas être enlevées

1. Il est à remarquer que dans le règlement anglais, c'est le pied superficiel qui est pris comme mesure, alors que dans le règlement américain, on s'est servi du pied cubique.

Pour obtenir le cube d'air exigé par le règlement anglais, il suffira de multiplier les pieds superficiels par la hauteur de l'entrepont. On obtiendra ainsi :

Pour le premier entrepont	2 m³ 875
Pour le deuxième entrepont	3 m³ 450
Règlement américain :	
Premier entrepont.	2 m³ 831
Deuxième entrepont	3 m³ 396

moins de quarante-huit heures après l'arrivée (art. 293).

8° Il y aura deux water-closets par chaque 50 passagers ; s'il y a 50 femmes, il devra y avoir deux water-closets sous la poupe pour les femmes et les enfants.

9° Les émigrants doivent pouvoir faire facilement usage des accès au pont (écoutilles) qui seront convenablement couverts.

10° S'il y a plus de 100 passagers, on aura soin d'installer des appareils de ventilation suffisants, approuvés par l'officier de l'émigration (art. 293).

11° Les émigrants sont autorisés à rester à bord quarante-huit heures après l'arrivée.

C. — Alimentation. — 1° Des quantités déterminées de certains aliments sont prescrites suivant la durée de la traversée et les régions où elle s'effectue (art. 295 à 299).

2° Un emplacement convenable doit être réservé sur le pont pour y installer la cuisine (art. 304).

3° La vente de l'alcool est interdite à bord sous peine d'amende (art. 326).

D. — Service médical et sanitaire. — 1° Le navire doit être muni de médicaments et d'instruments de chirurgie, accompagnés d'instructions suffisantes pour permettre de s'en servir à l'officier chargé du service médical en l'absence d'un médecin (art. 300).

2° La présence d'un médecin à bord sera exigée lorsque le nombre des émigrants dépassera 50 (art. 300).

3° Il devra y avoir un ou plusieurs hôpitaux situés

à l'avant ou sur le pont supérieur et convenablement montés en lits, literie et instruments.

Leurs dimensions seront calculées à raison de 18 pieds superficiels (1 m² 62) pour chaque 50 passagers (art. 300).

III

Analyse du règlement français.

La loi française sur l'émigration, promulguée le 18 juillet 1860, a été complétée par des décrets en date du 15 mars 1861 et du 9 mars 1862 et par des arrêtés en date du 20 mars 1861, du 21 mai 1861, du 15 janvier 1868 et du 14 mars 1874. Nous en avons extrait les principales dispositions.

A. — Sécurité. — Le navire devra être muni d'une chaloupe proportionnée à son tonnage, et de canots en nombre suffisant pour les éventualités de la traversée (Décret du 15 mars 1861, art. 13).

B. — Aménagement des locaux habités. — 1° Il est alloué à chaque émigrant :

a) 1 m² 30 si la hauteur du pont est de 2 m. 28 et plus ;

b) 1 m² 33 si la hauteur du pont est de 2 m. 83 et plus ;

c) 1 m² 49 si la hauteur du pont est de 1 m. 66 et plus ;

Ce qui équivaut à *a*) 2 m² 964 ; *b*) 2 m² 433 ; *c*) 2 m² 473.

Les enfants au-dessous de 1 an ne seront pas comptés ans le calcul du nombre des passagers à bord.

Deux enfants de 1 à 8 ans seront comptés pour un passager (Décret du 15 mars 1851, art. 5).

2° Les navires à émigrants devront avoir un entrepont, soit à demeure, soit provisoire, présentant au moins 1 m. 66 de haut.

Lorsque le chiffre des passagers sera inférieur à la capacité réglementaire du navire, l'espace inoccupé pourra être affecté au placement des provisions (viande et poisson exceptés), des bagages et des marchandises (*id.*, art. 6).

3° Il est interdit de charger sur les navires à émigrants des marchandises dangereuses ou insalubres (*id.*, art. 7);

4° Les couchettes devront avoir 1 m. 83 de long et 0 m. 50 de large. Il n'y aura, en aucun cas, plus de deux rangées de couchettes (*id.*, art. 11) ;

5° Les couchettes inférieures seront au moins à 0 m. 14 du plancher, et les couchettes supérieures à 0 m. 76 du plafond (*id.*, art 11) ;

6° Les couchettes de l'arrière seront réservées aux femmes seules, celles du milieu aux familles, celles de l'avant aux hommes (*id.*, art. 11) ;

7° Les objets de couchage seront chaque jour exposés à l'air, sur le pont, lorsque le temps le permettra (*id.*, art. 11) ;

8° L'entrepont sera purifié avec du lait de chaux au moins une fois par semaine (*id.*, art. 11) ;

9° Le navire aura sur le pont et sur l'avant au moins deux lieux d'aisances destinés à l'usage des passagers.

Il y aura, en outre, un cabinet d'aisances à l'usage des femmes.

Si le nombre des émigrants embarqués dépassait 100, un cabinet d'aisances serait ajouté par chaque 50 émigrants en plus (*id.*, art. 12).

10° Le navire sera pourvu de pièces à eau, manches à vent et autres appareils propres à assurer la ventilation (*id.*, art. 13).

C. — Alimentation. — 1° Les approvisionnements seront faits en prévision de la plus longue durée probable du voyage (décret du 15 mars 1861, art. 8).

2° Le navire sera pourvu des ustensiles de cuisine, du combustible, de la vaisselle nécessaires, ainsi que d'une balance, de poids et de mesures dont il sera fait usage à la réquisition des passagers (*id.*, art. 10) ;

D. — Service médical et sanitaire. — 1° Tout navire à émigrants sera muni d'un coffre à médicaments suffisamment pourvu ainsi que d'une instruction sur leur emploi.

Lorsque le nombre des émigrants embarqués atteindra le chiffre de 100, il y aura toujours à bord un docteur en médecine (décret du 9 mars 1862, art. 8).

2° Il est interdit de recevoir à bord aucun passager atteint de maladie grave ou contagieuse et d'y placer aucune marchandise qui serait reconnue dangereuse ou insalubre (*id.*, art. 9) ;

3° Les navires à émigrants seront visités par un médecin délégué à cet effet par le commissaire de l'émigration ou par l'officier de port (arrêté du 21 mars 1861, art. 1er).

CHAPITRE III

RÈGLEMENTS DES PAYS QUI NE TRANSPORTENT PAS ET QUI REÇOIVENT DES ÉMIGRANTS

Parmi ces pays, seuls les États-Unis se sont inquiétés de la question.

Règlement américain.

La loi du 1er juillet 1907 sur l'immigration résume les lois et règlements antérieurs relatifs à l'admission des émigrants aux Etats-Unis.

En ce qui concerne la sécurité du navire, les conditions de navigabilité, les moyens de sauvetage, la disposition des emménagements, la réglementation de l'alimentation, l'organisation du service médical, la loi du 1er juillet 1907 n'a rien ou presque rien modifié aux conditions fixées par les lois générales sur la navigation contenues dans les *Revised statuts* et par la loi du 2 août 1882 connue sous le nom de *Passengers act*.

Voici quels en sont, résumés, les principaux articles :

A. — Sécurité. — Ne seront admis au transport des émigrants que les vapeurs qui satisferont aux conditions suivantes :

1° Avoir subi les visites réglementaires de la machine. L'épreuve des chaudières est faite tous les ans. (Les Américains reconnaissent comme valables les certificats délivrés par les commissions de visite françaises.)

2° Être munis de ceintures, radeaux et embarcations de sauvetage en nombre suffisant.

Il doit y avoir sur chaque navire un nombre de radeaux construits par les manufactures américaines, proportionnel au nombre des passagers.

La visite de ces ceintures, radeaux et embarcations est faite tous les ans.

3° Avoir subi une visite après laquelle le nombre des passagers est fixé par l'autorité américaine (Revised statuts, art. 4148).

4° Ne pas transporter d'explosifs (poudre, nitroglycérine, etc...) (Revised statuts, art. 4278).

5° L'administration de la douane ou l'inspecteur du port devra diriger un inspecteur sur chaque navire arrivant, pour l'examiner et se rendre compte que le nombre des passagers n'est pas supérieur à celui qui a été fixé d'après le tonnage du navire.

Il devra adresser un rapport donnant le nom du port de départ, la date, la durée du voyage, le nombre des passagers, le cube d'air, la qualité de la nourriture, etc...

Toute infraction à l'un quelconque de ces articles est puni d'une amende (Passengers act, art. 11).

B. — Aménagement des locaux habités. — 1° Les compartiments destinés aux émigrants devront être libres de toute marchandise ou de toute provision et laisser à chaque passager un espace de 100 pieds cubiques (2^{m3} 831) si ce compartiment est situé sur le pont ou dans le premier entrepont, et de 120 pieds cubiques (3^{m} 396) s'il est situé dans le deuxième entrepont.

2° Dans le dénombrement des passagers, un enfant de moins de 1 an ne sera pas compté ; deux enfants de moins de 8 ans ne compteront que pour une personne.

3° Il y aura un nombre suffisant de couchettes, convenablement construites, et séparées nettement les unes des autres.

4° Chacune des couchettes aura 6 pieds de long sur 2 de large (1 m. 82 × 0 m. 60). L'espace compris entre la couchette inférieure et le plancher ne devra pas être inférieur à 6 pouces (0 m. 15). La distance séparant deux couchettes et l'intervalle situé entre la couchette supérieure et le plafond ne devra pas être moindre de 2 pieds 6 pouces (0 m. 75).

5° Il ne devra pas y avoir plus de deux couchettes superposées.

6° Chaque couchette sera numérotée et ne devra être occupée que par un passager de plus de 8 ans.

7° Les sexes devront être séparés ; les familles ne le seront pas sans leur consentement.

8° Les couchettes ne pourront être enlevées que douze heures après l'arrivée dans le port (Passengers Act, art. II).

9° Les compartiments pouvant loger 50 passagers ou plus devront être munis de deux ventilateurs ayant chacun 12 pouces (0 m. 30) de diamètre, et situés, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière du compartiment.

10° Des ventilateurs supplémentaires seront ajoutés à raison de deux ventilateurs pour chaque addition de 50 passagers.

11° Il devra y avoir deux water-closets pour 100 passagers hommes et deux pour 50 femmes exclusivement. Ils devront être nettement séparés des locaux habités (Passengers Act, art. III).

C. — Alimentation. — 1° La cuisine des émigrants doit être séparée de celle des autres passagers.

2° Les vivres devront être de bonne qualité et le plus frais possible.

3° Chaque émigrant devra recevoir par jour 4 litres d'eau potable.

4° Les mères de famille et les jeunes enfants recevront une ration de lait.

5° Des tables et sièges seront fournis en nombre suffisant pour les repas, et ne devront pas être compris dans le calcul de l'espace libre attribué aux émigrants. (Passengers Act, art. IV).

D. — Service médical et sanitaire. — 1° Tout navire portant plus de 50 passagers autres que les pas-

sagers de cabine devra avoir à son bord un médecin ayant à sa disposition les instruments de chirurgie et les médicaments nécessaires pour les accidents pouvant survenir au cours d'une traversée, de même que les médicaments et provisions nécessaires au traitement des malades et des nourrissons.

2° Dans chaque navire devront exister deux compartiments servant exclusivement d'hôpitaux, l'un pour les hommes, l'autre pour les femmes, et qui seront situés sur le pont ou dans le premier entrepont.

Ils auront 18 pieds nets de superficie (1m² 62) pour chaque 50 passagers. Ils seront munis de couchettes appropriées, de literie et seront tenus prêts pendan toute la traversée.

CHAPITRE IV

CONSIDÉRATIONS SUR L'ENSEMBLE DE CES RÈGLEMENTS

Après avoir analysé chacun des règlements qui traitent du transport par mer des émigrants, nous n'avons pas l'intention de reprendre chacun d'eux en particulier pour en montrer les avantages et les inconvénients.

Toutefois nous voudrions indiquer par une brève comparaison combien le règlement français — déjà si ancien — est éloigné des textes étrangers et combien les chiffres qu'il fixe sont en général inférieurs à ceux qui sont imposés aux marines étrangères.

Notre règlement est muet sur la question de *vitesse* des navires ; s'il parle de *ventilation*, il ne fixe nullement le nombre des appareils. Il n'indique pas non plus la *surface de pont* à réserver à chaque émigrant. Il ignore les *bains*, les *buanderies*, et ne s'occupe pas des *voies d'accès* par lesquelles les passagers parviendront jusqu'aux entreponts.

Point de prescription à l'égard de la *ration alimentaire*, ni même de la *ration d'eau ;* enfin un navire français transportant des émigrants n'est pas obligé d'avoir un *hôpital*, pas plus que des *appareils à désinfection*.

Le tableau suivant fait bien ressortir l'insuffisance absolue de notre réglementation. Nous y remarquons que c'est en France qu'elle est le moins exigeante sur la hauteur minima à donner à l'entrepont et sur le cube d'air à attribuer à chacun des passagers.

	FRANCE	ALLEMAGNE	ANGLETERRE	ITALIE	ÉTATS-UNIS
Hauteur minima de l'entrepont.	$1^{m}66$	$1^{m}83$	$2^{m}13$	2^{m}	NÉANT
Cube d'air attribué à chaque émigrant — Dans l'entrepont.	$2^{m3}433$ à $2^{m3}964$	$2^{m3}850$	$2^{m3}875$ à $3^{m3}450$	$2^{m3}750$ à $3^{m3}300$	$2^{m3}831$ à $3^{m3}396$
Cube d'air attribué à chaque émigrant — Dans l'hôpital...	NÉANT	5^{m3}	$3^{m3}450$	$3^{m3}500$	NÉANT
Surface de pont attribuée à chaque émigrant.....	NÉANT	$0^{m2}25$	NÉANT	$0^{m2}45$	NÉANT
Dimensions des couchettes....	$1^{m}83 \times 0^{m}50$	$1^{m}83 \times 0^{m}60$	$1^{m}82 \times 0^{m}45$	$1^{m}80 \times 0^{m}56$	$1^{m}82 \times 0^{m}60$

CONCLUSIONS

L'étude qui précède montre que le problème du transport des émigrants est à la fois *national* et *international*.

Nos conclusions seront donc doubles.

Problème national. — Il s'agit de transporter des existences humaines. Au devoir de veiller sur elles, la France, à l'avant garde des nations, ne peut faillir, et dans la marine de commerce française il faut « que nul soupçon ne puisse persister que l'ata- « visme du négrier pèse encore sur l'armateur mo- « derne (1). »

Nous devons donc assurer à tout homme transporté par les navires français un minimum de bien-être que nous résumerons dans notre première conclusion.

I. — *Le règlement français applicable au transport par mer des émigrants et qui date de* 1861 *doit*

1. Chantemesse et Borel. *Frontières et prophylaxie.*

être révisé et établi sur des bases nouvelles en conformité avec les progrès de la navigation moderne.

Problème international. — Les conférences sanitaires internationales ont longuement traité du transport des pèlerins musulmans. Elles ont considéré à juste titre que ce vaste mouvement d'hommes créait de multiples dangers sanitaires.

L'émigration — allant se recruter dès maintenant jusqu'au milieu de la Syrie, mettant en mouvement une population autrement nombreuse que le pèlerinage musulman, sillonnant l'Europe à toute époque de l'année, séjournant dans nos ports — constitue désormais un danger aussi redoutable que le pèlerinage musulman dont elle est devenue le prolongement.

Ce sera là notre deuxième conclusion :

II. — *Il est à désirer que la prochaine Conférence internationale comprenne dans son programme l'organisation du transit des émigrants à travers l'Europe et de leur transport au delà des mers.*

Nous aurons ainsi résolu le problème posé par MM. Chantemesse et Borel :

« Plus que jamais il importe de surveiller, sur la « voie de terre et sur la voie de mer, la circulation « de ces deux chemineaux du choléra : le pèlerin « musulman et l'émigrant (1). »

1. Chantemesse et Borel. Les positions actuelles du choléra. *Bulletin médical*, 22 janvier 1908.

BIBLIOGRAPHIE

Abstract of the principal provisions of Part III. of the « *Merchant Shipping Act*, 1894 » (57 the and 58 th Vict. cap 60), as regards Emigrant Ships proceeding from the United Kingdom to any of His Majesty's possessions abroad.

Chantemesse et Borel. — *Frontières et Prophylaxie.* Paris, 1907.

— Les positions actuelles du choléra. *Bulletin médical*, 22 janvier 1908.

Décret du 15 mars 1861 sur l'émigration.

Décret du 9 mars 1862.

Department of Commerce and Labor Office of the Secretary-Washington. *Department circular*, n° 89, 7 Aug. 1905.

Gonnard (René). — L'émigration européenne au XIX^e^ siècle. Paris, 1906.

Legge del 1901 sull'emigrazione.

Loi sur l'émigration (30 juin, 18 juillet 1860).

Nocht (B.). — Vorlesungen für Schiffsarzte des Handelsmarine. Leipzig, 1906.

Passengers Act. An Act to regulate the carriage of passengers by sea (2 Aug. 1882), amended by the

Act of February 14, 1903 and, in section 9, by the Act of February 9, 1905.

REVISED STATUTS (4252 à 4271).

VIGNÉ (Dr Ch.). — Le Service de l'immigration aux États-Unis. *Caducée*, 20 mai et 3 juin 1905.

Vu : le Président de la thèse,

CHANTEMESSE

Vu : le Doyen,

LANDOUZY

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris

L. LIARD

Imprim des Facultés, A. MICHALON, 26, rue Monsieur-le-Prince, Paris.